CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1107 de 2012

Carpeta Nº 1571 de 2012.

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

LLAMADOS A LICITACIÓN DE OBRAS NACIONALES O BINACIONALES O POR CONVENIOS NACIONALES E INTERNACIONALES DE LA REPÚBLICA

Mantenimiento del pabellón de origen de los buques que intervengan

CENTRO DE NAVEGACIÓN
(CENNAVE)

INTERGREMIAL MARÍTIMA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de junio de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes José Luis Núñez, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti

Invitados: Por el Centro de Navegación, señor Mario Baubeta, Presidente; contadora Leticia Gallarreta, Gerente General; y doctora Mónica Ageitos, Asesora.

Por la Intergremial Marítima, señores Artigas García, Daniel Yaben, Guillermo Guatimí y José Franco.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la reunión.

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación del Centro de Navegación, integrada por el contador Mario Baubeta, Presidente, la contadora Leticia Gallarreta, Gerente General y la doctora Mónica Ageitos.

Es de interés de la Comisión escuchar la opinión de quienes nos visitan sobre el nuevo proyecto relativo a los llamados a licitación de obras nacionales y binacionales. Este proyecto fue aprobado por la Comisión el 29 de diciembre, pero se ha presentado una modificación.

SEÑOR BAUBETA.- Agradezco la invitación que se cursó al Centro de Navegación.

En mi anterior comparecencia a esta Comisión, con motivo del tratamiento del proyecto que se convirtió en Ley N° 18.881 manifesté mi apoyo a la iniciativa porque la Ley N°17.742 debía ser actualizada estableciendo una cesión para trabajos de dragado de corta duración, propiciando una necesaria apertura y evitando encarecimientos y demoras perjudiciales para un mejor fin de las obras públicas de interés nacional

Con referencia a la apertura, manifesté que debía ser objetivo del Estado brindar las posibilidades para obtener la participación del mayor número de empresas compitiendo, seleccionar la oferta de mayor eficiencia y calidad que reduzca al máximo el impacto medioambiental y realizar las obras en el menor tiempo posible y en las mejores condiciones económicas. El cambio de bandera no favorecía este objetivo porque muchas empresas se verían imposibilitadas de participar, por ejemplo, porque su legislación no les permite volver a su bandera. También está el caso de los armadores que mantienen créditos pendientes para la construcción de nuevos buques y no pueden obtener el cese de bandera sin la amortización total de la hipoteca o del crédito.

Apoyamos la ley porque seguramente los precios ofertados incluyen la totalidad de los costos inherentes a los cambios de bandera, así como el lucro cesante de la embarcación parada obteniendo el cese de bandera. En aquella oportunidad, para la obra de dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo estimamos que el Estado pagó un 20% de más. En esta obra ejecutada con la draga china se acordó un 50% de tripulación nacional.

También mencionamos los cambios de modalidad de contratación en los trabajos de dragado. La licitación de la Administración Nacional de Puertos para la ejecución de obras de dragado para veinticuatro semanas no consecutivas estableció un plazo de contratación dentro de los doce meses para ejecutar diferentes trabajos puntuales, por ejemplo, crear una zona de fondeo o mantenimiento del canal, es decir, trabajos que no son consecutivos entre sí. Para una empresa internacional es imposible pensar en presentarse a una licitación de este tipo sin que el costo ofertado esté en función del período contratado a la orden y no por las veinticuatro semanas efectivas de ocupación.

Existen otras dificultades prácticas para el cambio de bandera por corto plazo. Por ejemplo, cuando la empresa oferente elige el mejor equipamiento para la ejecución de una obra, incluye equipos que son arrendados a otras empresas que afectan sus dragas a distintos trabajos en lugares remotos del mundo y estas empresas resisten totalmente el cambio de bandera.

En definitiva, considero que la Ley N° 18.881 ha cumplido su objetivo de permitir mayor número de oferentes y minimizar costos. Se critica que la ley no ha protegido la mano de obra nacional y se busca una solución a futuro. En este sentido, debemos tener en cuenta que el Poder Ejecutivo no ha reglamentado la Ley N° 18.498, de mayo de

2009, con respecto a las tripulaciones. Creo que sería de orden que el Poder Ejecutivo estableciera normas claras, por ejemplo, sobre qué dotación se aplica el 90%.

La obra de dragado que se amparó en la Ley N° 18.881 formalizó convenios colectivos con la intergremial por cada una de las embarcaciones que integraron el tren de dragado para el empleo de tripulación nacional, con porcentajes variables de tripulación analizando las características de las embarcaciones. A mi entender, se debería formular un proyecto que conjugue brindar apertura al mayor número de oferentes, minimizar costos y lucros cesantes y proteger la mano de obra nacional.

El proyecto que recibí plantea una contradicción esencial -lo digo respetuosamente: por una parte mantiene la excepción a la obligación de abanderar y, por otra, se establece la condición de que para poder beneficiarse de esa excepción, toda embarcación deberá tener el 90% de tripulación nacional. Entiendo que esta obligatoriedad pone al armador extranjero en una posición imposible, por lo que retrotrae la situación a la Ley N° 17.742, que establecía la obligación de contratar un 50% de tripulación nacional, y la agrava al establecer el 90%. En la práctica, la fórmula propuesta impedirá a este último beneficiarse de la excepción que se pretende mantener y traerá consecuencias negativas a las arcas del Estado, que se pretenden proteger.

Las dragas modernas son equipos de alta especialidad tecnológica que requieren de personal capacitado para su operatividad y tienen capacidad locativa acotada. Por ejemplo, actualmente el Capitán es navegante y dragador porque la función está consolidada en un solo instrumento y en un solo comando. El resto de la oficialidad y la tripulación tiene experiencia acumulada en el tiempo que asegura una eficiencia operativa que se refleja en los plazos de ejecución y, por supuesto, en el precio ofertado. Si se aprueba el proyecto como está redactado, se determinará que el Prefecto de puerto, luego del arribo, cuando vaya a despachar la draga para comenzar la operativa, controle el rol de la tripulación y la habilite en la medida en que registre el 90% de tripulantes nacionales. Esta tripulación no tendrá la capacidad para poder operar la draga sin la asistencia de la tripulación de su bandera.

En las dragas chinas los paneles de control están en chino y la compañía china tiene un contrato vigente con la Administración Nacional de Puertos en la modalidad de contratación de veinticuatro semanas. Sin entrar en una discusión jurídica, quiero decir que el tercer inciso del proyecto desconoce el derecho internacional aplicable en lo referente a la composición de las tripulaciones de los buques de su bandera. Por lo tanto, sugiero respetuosamente la modificación de este inciso, teniendo en cuenta la negociación que se llevó a cabo con motivo de la aplicación de la Ley N° 18.881 en la obra de dragado en curso y anteriores. Propongo a la Comisión el siguiente artículo: "La exigencia de abanderamiento a que refiere el inciso anterior no será aplicable cuando la ejecución de la obra contratada tenga una duración de hasta 15 (quince) meses prorrogable por hasta 3 (tres) meses más, sea declarada por el Poder Ejecutivo como necesaria para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo del sistema logístico nacional, y en tanto" -aquí viene el cambio -"el empleador acuerde con los sindicatos más representativos que el 50% de la totalidad de la tripulación del emprendimiento de obra estará integrado en su conjunto por el 50% de ciudadanos naturales o legales uruguayos. En tal circunstancia la adjudicataria podrá mantener su bandera de origen".

Este es mi modesto aporte a la discusión del proyecto.

SEÑOR SARAVIA.- La modificación que plantea este artículo es una diferencia entre la cantidad de personal nacional y extranjero. Si yo no entendí mal, el asunto debería pasar por una especialidad y no por un porcentaje. Si viene una máquina china

con veinte tripulantes y todo está en chino, aunque se ponga el 50% de tripulación nacional, no se va a solucionar el problema. Me parece que esta es una contradicción o una doble manera de ver las cosas. Quizás sí está bien establecer una especificidad técnica, pero no un porcentaje porque, de acuerdo con lo que el contador Baubeta plantea, ese no es el fundamento del tema.

No sé si entendí bien, por eso pido la aclaración.

SEÑOR BAUBETA.- El problema es que la Ley N° 18.498, que establece el 90% de tripulación nacional, no ha sido reglamentada. Entiendo que esa ley fue pensada para los buques pesqueros que operaban en aguas jurisdiccionales uruguayas y luego se extendió a los buques mercantes.

En la experiencia con el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo con la draga china, el 50% de tripulación nacional funcionó. Pienso que habría que separar la parte técnica de la parte operativa, es decir, que la parte técnica sea extranjera y la parte operativa nacional. Eso es lo que se acordó en la obra de dragado que hoy se está llevando a cabo en el puerto de Montevideo y no se puso un porcentaje por embarcación. En ese sentido, sugiero que se establezca un porcentaje por el emprendimiento de obra, porque se analizó cada una de las embarcaciones y se establecieron las dotaciones para cada una. Por ejemplo, en la draga que se está utilizando, que es moderna y tiene adelantos tecnológicos muy importantes como el que mencioné relativo a que en un solo comando se navega y se draga, se acordó un certificado de dotación mínima de doce personas. En cambio, hoy la draga tiene dieciocho personas, once tripulantes extranjeros y siete nacionales. Pero en el multicat -que es una nave especializada para apoyar el trabajo del dragado -hay dos personas extranjeras y cuatro personas uruguayas. Hoy no llegamos al 50%, pero estamos muy cerca. La parte técnica se mantiene en la draga. Con la operativa de hoy -respetando la Ley Nº 18.881-, estaríamos muy cerca del 50% de la dotación en el emprendimiento, no de cada embarcación en particular. Esa es la modificación que pensé para este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted dice que es mejor establecer en el proyecto de ley que se contabilice la totalidad de tripulantes del emprendimiento y no de cada embarcación.

SEÑOR BAUBETA.- Así es, señor Presidente.

Es lo que se hizo en la única experiencia que hay de aplicación de la Ley Nº 18.881.

SEÑOR POZZI.- Estamos todos de acuerdo en que hay que dar trabajo a los uruguayos.

El hecho de mantener la bandera extranjera de alguien que va a hacer un trabajo por el cual va a cobrar, no puede implicar que los tripulantes uruguayos no tengan acceso a ese barco. Este fue el lío que se armó con el dragado del muelle C. Digo esto porque el espíritu de la Ley Nº 18.881 era que trabajaran en los barcos la mayor cantidad de uruguayos posible. Hubo acuerdo de todo el mundo, pero los representantes de las empresas dijeron que no de forma rotunda; eso fue lo que trajo complicaciones.

Partimos de la base de que la mayoría de uruguayos tiene que tripular estos barcos y formarse con la tecnología nueva. Sabemos que los tripulantes uruguayos navegan en todas partes del mundo con éxito, pero hay cosas nuevas para aprender que por la propia realidad del país llegan tarde; hay que permitir que puedan formarse.

Hay que tener en cuenta la buena experiencia de la aplicación de la Ley Nº 18.881 en el dragado del muelle C. No manejo la misma cifra que usted porque me parece que estamos un poco arriba del 50% de tripulantes uruguayos, pero no vale la pena entrar en eso porque es un punto que ya está discutido y acordado. Ese es el espíritu que queremos desde la Comisión: pretendemos que haya acuerdos para que haya la mayor cantidad de tripulantes uruguayos, entendiendo las limitaciones tecnológicas existentes y las regulaciones del país.

Tampoco somos ajenos a que se tuvo que intervenir en la redacción de la Ley Nº 18.881 porque Prefectura se regía por una ley que le complicaba el despacho de los buques; eso finalmente se solucionó.

Nos interesa que todo el trabajo se regule a través de convenios suscritos entre las empresas y los sindicatos más representativos. Quizá desde la Comisión tengamos que trabajar en los porcentajes del personal uruguayo a bordo de los buques.

Como este proyecto recién inicia su proceso de estudio, tendremos tiempo para analizarlo. La idea es entender a los armadores y proteger a los trabajadores uruguayos.

SEÑOR BAUBETA.- En la obra del muelle C, puede ser que la actitud de la empresa, asesorada por abogados nacionales, haya sido recurrir a la letra fría de ley, algo que no representaba el espíritu de la norma; soy absolutamente consciente de ello. Quiero dejar constancia de que he trabajado para la empresa a los efectos de que se lograra la negociación que se alcanzó.

Aclaro que el 50% de las tripulaciones refiere a las embarcaciones que piden trabajar con bandera extranjera. Mi análisis lo hice sobre la draga y sobre el multicat porque en esos casos se pidió el beneficio de la bandera. Por supuesto que el proyecto del muelle C tiene muchísimo más del 50% de personal porque la empresa fletó los gánguiles de la Administración Nacional de Puertos, que tiene el 100% de tripulación nacional; además, está operando con un pontón de bandera nacional y con tripulación nacional. Yo me refiero a las embarcaciones para las que se pide la excepción. No tengo el número de la gente que está en los gánguiles, pero pienso que estamos muy cerca del 90%.

Como decía el señor Diputado, hay que tratar de separar lo técnico de lo operativo. Me parece muy bien que la gente que se contrate vaya haciendo escuela.

Hay otra posibilidad que no quise describir, que refiere al establecimiento de plazos para incorporar al personal durante la obra; podríamos aumentar la dotación a los seis meses o al año. Se podría comenzar con un 50% para que la tripulación extranjera pudiese capacitar a la tripulación nacional, la que luego podría sustituir a la extranjera. Tengo la experiencia del dragado del canal Martín García y los dos años de apertura se hicieron con un "waiver" de excepción a la Ley de Cabotaje. Pero una vez que se terminó la apertura del canal y se hicieron ocho años de mantenimiento, todo pasó a bandera nacional. Durante esos dos años, se fue formando un equipo de trabajo nacional que pudo sustituir perfectamente a la tripulación extranjera.

SEÑOR POZZI.- Reconozco el papel que jugó el Centro de Navegación a través del contador Baubeta en la solución del problema del muelle C; me constan la hidalguía y bonhomía del señor Presidente del Centro de Navegación en todo ese proceso del que fui parte. Eso da muchísima confianza para trabajar y para poder resolver problemas delicados para todo el mundo. En definitiva, a lo único que se apunta es a que haya trabajo, capacitación y remuneraciones acordes para un montón de trabajadores que los

necesitan.

SEÑOR SARAVIA.- Dejo constancia de que a raíz de mi pregunta han surgido algunas alternativas que no estaban en el proyecto a estudio y que yo no entendí, pero que son muy interesantes; creo que la Comisión debería incorporarlas a la discusión.

SEÑOR BAUBETA.- Quiero plantear un tema preocupante que está atravesando la marina mercante nacional.

Específicamente, una empresa que tiene tres buques extranjeros, hoy solo tiene la posibilidad de operar con uno. No hay producto suficiente para vender. ANCAP tiene una producción de "bankers" del orden de los 20.000 metros cúbicos mensuales, que no alcanzan para la demanda que hay. Además, los precios están fuera de competencia con los países vecinos; con Argentina hay períodos en que está a más de US$ 100 el metro cúbico, y ni hablar con Brasil, que tiene precios más bajos. A su vez, el Estado ha favorecido la llegada de un nuevo buque extranjero, que está trabajando en condiciones de competencia muy duras. DUCSA siempre tiene preferencia para el producto para este buque. Eso va a determinar que esta empresa, que ocupa a ochenta y cinco personas, esté analizando la posibilidad de cerrar sus actividades.

Otro armador nacional, de la poca bandera que tenemos, que tiene tres buques, pasó uno a bandera paraguaya y enviará otro a desguace, por lo que tendrá uno solo con bandera nacional. Por lo tanto, creo que el Parlamento y el Poder Ejecutivo deberían estudiar la situación que está atravesando la bandera nacional.

Solo quería dejar constancia de eso.

SEÑOR POZZI.- Comparto totalmente lo planteado por el señor Baubeta.

Este tema fue planteado aquí en varias oportunidades el tema de OW Baltic; inclusive, fue planteado por la intergremial en algún momento como un problema muy importante, y antes de que la empresa Estimar S.A., que es a la que hizo referencia el señor Baubeta, parara dos de los tres barcos petroleros chicos que tenía, que era los que hacían el servicio de entrega de combustible. Anteriormente, TRAMACO había parado el único barco que tenia, el Rigel, que ahora volvió a navegar en forma transitoria, por tres o cuatro meses porque ANCAP tiene al ANCAP IX parado y lo va a poner hacer cabotaje a este barco a través de TRAMACO.

Por supuesto, la Comisión conoce este problema, y nosotros, en algún momento -no recuerdo si fue a través de la Comisión o de otro modo -quisimos hacer contacto con DUCSA, porque entendíamos, sin tener un argumento de fondo, que había un precio como de "dumping", porque no tienen mucho sentido los precios que se dice que se cobran por el metro cúbico de bunker transportado. En realidad, era imposible que cualquiera de las otras empresas pudiera andar con ese precio, aunque en el barco no fuera ninguna persona.

Por tanto, a partir del planteo que realiza el Centro de Navegación, quizás sea necesario invitar a algunas personas para que nos expliquen algunas cosas.

Por otro lado, lo que ocurrió con los barcos de la empresa Deambrosi está más vinculado con el tema de la hidrovía. En realidad, lo que ocurrió fue que esa empresa tenía tres barcos, pero solo podía navegar con dos, y después no pudo hacerlo con ninguno; no es que no lo dejaran, sino que salía muy caro hacerlos andar ya que debía poner un baqueano cada cincuenta metros, lo cual salía una fortuna. Entonces, le puso

bandera paraguaya a uno de sus barcos, y de esa manera no paga nada y puede hacerlo navegar.

Reitero que estamos conscientes de lo que nos plantea el Centro de Navegación; inclusive, la Comisión está interesada en algunos otros temas, que discutirá en algún momento de este año. Me refiero a lo que sucede con la marina mercante y a lo que se viene, por lo relativo al "off shore" y este tipo de cosas, que pueden significar un repunte importante para la marina mercante nacional; se está pensando en llevar a cabo alguna actividad con respecto a eso.

Vamos a tratar de ocuparnos del tema que nos plantean.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la visita del Centro de Navegación.

(Se retira de Sala la delegación del Centro de Navegación)

(Ingresa a Sala una delegación de la Intergremial Marítima)

——Recibimos a una delegación de la Intergremial Marítima integrada por los señores Artigas García, Daniel Yabén, Guillermo Guatimí y José Franco.

Nuestra intención es conocer vuestra opinión acerca del proyecto presentado por el señor Diputado Pozzi y otros integrantes de la Comisión respecto a la derogación de la ley de abanderamiento de barcos.

SEÑOR YABÉN.- Pertenezco al Centro de Maquinistas Navales, integrante de la Intergremial Marítima.

Después de haber leído el texto se lo pasamos al doctor Raso Delne para que nos asesorara jurídicamente sobre el tema. Su respuesta fue muy corta y expresa: "He revisado el texto y es correcto. Por lo tanto, adelante". Él considera que esto resume el espíritu de la ley, que luego sufrió un traspié, pero con esto quedaría corregida la situación.

SEÑOR GARCÍA.- Quiero ratificar los dichos del Centro de Maquinistas Navales, en conocimiento de lo expresado por el doctor Raso Delne, expresando que estamos totalmente de acuerdo.

SEÑOR GUATIMÍ.- Como representante de SUNTMA quiero decir que pertenecemos a la Intergremial y en el voto estamos todos de acuerdo. Creemos que de esta manera se retoma el espíritu inicial del proyecto de ley que se había presentado. Consideramos que hay que dar andamiento a este proyecto para ver si podemos sacar usufructo de él.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta sesión ha sido una reunión bastante expeditiva. Todavía nos falta convocar a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Defensa Nacional, específicamente a la Prefectura Nacional, para conocer su opinión. Ya estuvo la delegación del Centro de Navegación, que adelantó su opinión y una serie de modificaciones que quería hacer. Nosotros discutiremos el tema para llegar a un acuerdo en la Comisión y tratar de tener aprobado el proyecto a mediados del mes de julio.

SEÑOR POZZI.- Quiero hacer una pregunta, no respecto al proyecto de ley, sino relativa a algo que planteó el CENAVE. Quisiera saber qué visión tienen ustedes sobre el contrato de DUCSA con OW Baltic, si ha cambiado algo o no.

SEÑOR GUATIMÍ.- En realidad nuestra visión es que al día de hoy sigue todo igual. La problemática que encontramos es que, aparentemente, la empresa sacaría este barco y traería otro de Europa, lo que ya está haciendo. Se trata de un barco más grande que a raíz de los negociados que ha habido por el problema energético -la falta de combustible y la importación que tiene que hacerse de manera urgente para paliar la crisis que hay-, va a traer un problema más grande. Un barco más grande es un problema más grande porque va a competir.

En reiteradas oportunidades, planteamos aquí la problemática de una empresa que dio quiebra y paró sus barcos, la segunda empresa de bunker; la primera fue Christophersen. Hoy por hoy Estimar también dio quiebra, y el servicio de bunker en Uruguay no está funcionando ya que no es negocio; no es competitivo.

Actualmente, Christophersen reflotó un barco por el problema energético, lo puso a trabajar y se plantea el problema de que trae otro barco más grande. Por primera vez se ve que habría un reflote de nuestra marina mercante, porque se trata de un barco con bandera y personal uruguayos, con convenios y aportes en el país. La situación se plantea muy difícil porque el techo que hemos tenido ha sido el de OW Baltic, por un montón de razones, partiendo de lo económico, ya que para una empresa uruguaya es imposible competir con los salarios extranjeros, con el presupuesto que mantiene ese barco. Lo de OW Baltic implica US$ 9.000 por día para ANCAP, lo que no compensa nuestros salarios. A cualquier empresa uruguaya se le hace imposible competir con esos costos. ANCAP, como empresa, mira precios y hoy -repito -estamos ante el problema de que un barco más grande genera problemas más grandes. Ya sabemos que ese barco está viniendo.

En el día de ayer teníamos una reunión con la gente de DUCSA en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero no se presentó. El lunes que viene habrá otra reunión allí para la que se volvió a citar a DUCSA y a ANCAP a fin de aclarar este tema y analizar cómo se puede negociar, porque el techo está por todos lados y es lo de OW Baltic. Se trata de un costo con el que es imposible competir en Uruguay; no tiene personal uruguayo. Entonces, el problema sigue estando y se va a agravar un poco más.

SEÑOR POZZI.- ¿Cuál es la empresa fletadora de Baltic? ¿Cuál es la empresa que trae a OW Baltic?

SEÑOR GUATIMÍ.- La agencia es Baltic Uruguay. En un principio, cuando vino el Baltic no tenía un representante en el país, pero a los seis u ocho meses de estar operando en aguas uruguayas, con el contrato con DUCSA, abrieron OW Baltic Uruguay, por lo que actualmente ese barco tiene representación en Uruguay.

SEÑOR GARCÍA.- Nosotros queremos hacer hincapié en algo con respecto a estos barcos. Es sintomático que los sindicatos lleguemos a acuerdos con la empresa armadora y cueste llegar a acuerdos entre esta y ANCAP porque, evidentemente, ANCAP incluye el tema de los barcos de tercera bandera. El asunto del combustible, que tiene que ver con la energía, es estratégico y de soberanía para el país. Es un disparate que uno pida al vecino que cuide la puerta de nuestra casa; debemos cuidarla nosotros. No es justo ni lógico que ANCAP priorice otro aspecto por un tema político porque, en definitiva, ANCAP es ANCAP y cuando la quisieron privatizar la defendió el pueblo, como a tantas empresas públicas. Entonces, no es justo que ANCAP, decida meramente -porque no toma en cuenta el retorno que tiene hacia el Estado el trabajo de una empresa uruguaya, de un barco uruguayo tripulado por uruguayos en relación al mínimo o ningún retorno económico que tiene un barco de tercera bandera. Se aventuran con un barco de dieciséis mil toneladas que les permite, inclusive, traer combustible de lugares más

lejanos como Venezuela o México, o hacer alto cabotaje yendo al norte de Brasil. Quieren mejorar los servicios con costos ínfimos, cuando lo lógico es que una empresa del Estado priorice la mano de obra uruguaya. No queremos comparar esto con otros gastos que hace ANCAP en su explotación, pero sería mínimo el gasto que generaría en la ecuación final una tripulación uruguaya bien paga. El Centro de Maquinistas ha hecho hincapié en la necesidad de más gente arriba del barco, y esa es la diferencia final que tenemos con la empresa armadora, que lo único que hace es tener más gente especializada a bordo. Consideramos que debe respetar los convenios Solas 74 y los demás, evitar las secciones contaminantes, navegar con seguridad, etcétera. Es decir que los sindicatos y la Intergremial hacen hincapié en respetar todo lo que Uruguay ha suscrito internacionalmente, entre otras cosas porque se generan fuentes de trabajo. Sin embargo, la empresa estatal uruguaya se niega a discutir -como lo ha hecho DUCSA -cosas que a mi juicio son de orden de soberanía y de estrategia nacional.

SEÑOR GUATIMÍ.- En el caso de la empresa Chistophersen veíamos un espíritu muy bueno, que era reflotar la marina mercante uruguaya. Hoy se habla de un primer barco que vendría a probarse aquí y probablemente esta empresa tenga un segundo barco en marcha. Esto es muy bueno, porque hace mucho tiempo que la marina mercante uruguaya desapareció y lo que queda es simplemente un vestigio de lo que fue. En ese sentido, es absurdo que el Estado ponga trabas porque siempre estamos con el mismo problema: se dice que una cosa es ANCAP y otra DUCSA; para nosotros es el mismo perro con distinto collar.

Vemos con desazón que el Estado ponga palos en la rueda para reflotar la marina mercante, que implica la creación de muchos puestos de trabajo, que para la intergremial son muy importantes. Ya no nos quedan armas, porque siempre buscamos el diálogo y la negociación para ver cómo podemos salir adelante todos juntos. No obstante, por parte de ANCAP y de DUCSA, que para nosotros representan al Estado, no hemos encontrado el mismo espíritu. Por el lado privado siempre tratamos con la misma persona, que es el señor Mallada y por la parte pública, con la señora Estela De los Campos, y hace dos años que no hemos podido pasar esa barrera.

Hoy por hoy vemos que se puede reflotar la marina mercante y nos alarma el hecho de que por intereses personales -a nuestro juicio -esto no pueda salir adelante.

SEÑOR YABÉN.- Nosotros vemos un proyecto a futuro con la energía, que tiene grandes dificultades en la región y en el resto del mundo. Me refiero al petróleo, a la energía eólica, a la hidráulica, etcétera.

ANCAP está abocada a un proyecto de prospección petrolera. Lo está haciendo en tierra y en pocos meses se va a llamar a licitación para que empiecen a trabajar los barcos sísmicos que harán las pruebas finales para saber si Uruguay es viable para la explotación petrolera. Pero no tenemos legislación que nos proteja. Aclaro que no se trata solo de los marinos, porque la industria petrolera es un abanico muy grande que abarca muchas áreas: la de los barcos, la de logística en tierra, el mantenimiento, la metalurgia, los materiales que se utilizan en la perforación como el cemento y otros derivados que produce ANCAP. Se trata de una industria muy grande que abarca mucha gente. Por lo tanto, queremos que ANCAP asuma un compromiso para que cuando se realicen las licitaciones tome en cuenta a los trabajadores.

Con DUCSA tenemos un problema, porque es la parte privada de ANCAP, pero el Ente a veces no lo asume y la considera como una empresa independiente. Si se considera que es una empresa privada, vamos a tener el problema de no saber qué rumbo va a tener este asunto. Puede ser que den los barcos, la explotación y todos los

insumos que va a requerir esta tarea. Estamos hablando de miles de millones de dólares. No se asusten si escuchan que una sola plataforma cuesta US$ 1.600:000.000 o que hay barcos sofisticados que cuestan US$ 200:000.000 o US$ 300:000.000; esta información es pública. Hay muchísimo dinero en torno al petróleo. El barril tiene un valor de alrededor de US$ 100 y contiene 157 litros de petróleo; es muchísimo dinero.

Por lo tanto, creo que las empresas del Estado, el Parlamento y la opinión pública deben tener presente que se nos viene algo muy grande y que si no estamos preparados, vamos a quedar fuera o las leyes no nos van a proteger y vamos a dejar parte de nuestro patrimonio para que se lo lleven los demás. Brasil precisó treinta años para tener vigentes las leyes relativas a la industria petrolera "off- shore", es decir, en el mar. Por eso creo que nosotros deberíamos aprovechar esa experiencia y encaminar las cosas para sacar el mejor provecho para el país y para sus trabajadores.

SEÑOR GUATIMÍ.- En cuanto a las prospecciones, estamos hablando de que las primeras acciones que se van a realizar son de US$ 3.500:000.000. Hay una cantidad enorme de plata para capacitar gente para el trabajo. Estoy hablando de alrededor de US$ 10:000.000 para capacitar gente a efectos de trabajar "off- shore". La pregunta es si queremos que se capacite gente de Uruguay o si se va a traer gente del exterior -como sucedió con Botnia o Punta Pereira-, porque en el país no hay mano de obra capacitada. Nuestra visión es que hay que aprovechar capitales extranjeros para capacitar gente de Uruguay y de una buena vez cortar la racha de que la gente se capacite acá y trabaje en el exterior. El objetivo es que se capacite y trabaje en el país. Nosotros apuntamos a poder acceder a la bolsa de capacitación porque en nuestro gremio hay mucha gente desocupada; también hay mucha gente en el exterior y con esto vemos la oportunidad de que vuelva al país con trabajo y capacitación en serio y pudiendo ejercer lo que se estudió.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este punto no tiene que ver con la convocatoria, pero se presentó la preocupación con relación a la competencia desleal.

Con los señores Diputados Pozzi y Pedreira evaluamos la posibilidad de tener una instancia de trabajo con todos los sectores relativos al transporte "off- shore".

Por otra parte, creo que sería conveniente enviar la versión taquigráfica a ANCAP para que la remita a DUCSA, y citar a ANCAP para que nos brinden información. De esta manera, intentaremos encontrar alguna solución o, por lo menos, encaminar una etapa de negociación entre las partes.

Nos abocaremos a aprobar el proyecto de ley que tenemos a estudio para solucionar un problema que es acuciante.

Agradecemos la presencia de los representantes de la Intergremial Marítima.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠